

Hoofdpijnenverslag van de internetconsultatie

Modernisering Wet zeevarenden

(Internetconsultatie van 27 september tot en met 9 november 2022)

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt een herziening voor van de Wet zeevarenden, met bepalingen aangaande de bemanning op Nederlandse zeeschepen. De nieuwe Wet bemanning zeeschepen biedt:

- ruimte voor vernieuwingen in zeevaartonderwijs;
- minder administratieve lasten;
- stimulering concurrentiepositie van de Nederlandse zeevaart.

Delen van de huidige wet gaan naar het concept-Besluit bemanning zeeschepen. Dit Besluit is ter informatie bijgevoegd, maar komt pas later in consultatie.

Doelgroepen die door de regeling worden geraakt

- Reders van Nederlandse gevlagde zeeschepen;
- Zeevarenden werkzaam aan boord van deze zeeschepen;
- Handhavende instanties;
- Opleidings- en trainingsinstituten in de maritieme sector.

Doelen van het wetsvoorstel:

- de veiligheid van Nederlandse zeeschepen en daarmee de veilige scheepvaart in het algemeen verder te bevorderen,
- de veiligheid en het welzijn van zeevarenden werkzaam aan boord te waarborgen.

De wet is gericht op Nederlandse zeeschepen die bedrijfsmatig worden gebruikt en op overheidsschepen (met uitzondering van marineschepen).

Met het voorstel "Wet bemanning zeeschepen" en het onderliggende besluit wordt primair uitvoering gegeven aan internationale verplichtingen voortvloeiend uit verdragen van de International Maritime Organization (IMO), de International Labour Organization (ILO) en verplichtingen voortvloeiend uit EU-richtlijnen op het gebied van de bemanning van zeeschepen.

De regelgeving bevat daartoe bepalingen over:

- de verantwoordelijkheden, verplichtingen en bevoegdheden van de scheepsbeheerder en de kapitein;
- het veilig bemannen van zeeschepen en vaarbevoegdheden;
- kennis- en ervaringseisen van de bemanning;
- de monstering en de medische keuring van de bemanning;
- de werk- en leefomstandigheden aan boord van zeeschepen.

De bemanningswetgeving vormt naast het borgen van veiligheid een belangrijk onderdeel van de toegevoegde waarde van de Nederlandse vlag en daarmee de aantrekkelijkheid van het Nederlandse scheepsregister. Goede wetgeving voor de bemanning, met aandacht voor administratieve lasten en toekomstige ontwikkelingen, is belangrijk voor een optimale bedrijfsvoering aan boord van zeeschepen. Het wetsvoorstel is nauw afgestemd met de maritieme sector.

Verwachte effecten van de regeling voor de doelgroepen

Het wetsvoorstel heeft positieve effecten voor de doelgroepen. De administratieve lastendruk wordt verminderd. Zo wordt voorgesteld om het bezit van een monsterboekje (hierin wordt de diensttijd geregistreerd) alleen nog te verplichten voor zeevarenden die dat nodig hebben voor de vernieuwing van een vaarbevoegdheidsbewijs of bekwaamheidsbewijs. De overige (grootste groep) zeevarenden kan indien gewenst afzien van het bezit van een monsterboekje en kiezen voor een alternatief document dat aan het eind van elke reis door de kapitein wordt afgegeven. Daarmee wordt het monsterboekje voor de meeste zeevarenden een recht en geen plicht. Het gaat dan om een groep van grofweg 9.000 zeevarenden aan boord van Nederlandse zeeschepen. De kosten van een monsterboekje bedragen €95,59 (prijspeil 2022). Dit levert dus een totaalbesparing van zo'n €860.000.

Daarnaast zijn er wijzigingen die op termijn tot besparing leiden, het gaat dan om de digitalisering van (persoons)documenten, zoals vaarbevoegdheidsbewijzen. Internationale regelgeving vereist momenteel nog dat deze documenten fysiek aanwezig zijn. Zodra de internationale regelgeving het toelaat kan worden overgegaan tot digitale afgifte, wat efficiënter, betrouwbaarder en goedkoper zal zijn.

De internetconsultatie

Er kon worden gereageerd op deze regeling en de toelichting.

ALS WAARSCHUWING WAS NOG DE OPMERKING GEMAAKT: Uitvoeringsbepalingen uit de huidige Wet Zeevarenden gaan naar het concept-Besluit bemanning zeeschepen (en later nog naar de Regeling Zeevarenden). Het concept-Besluit is daarom wel ter informatie bijgevoegd, maar komt pas later in consultatie.

De reacties

Er zijn in totaal 456 reacties ingediend, hiervan zijn er 334 openbaar. Indieners zijn:

	ONGECORRIGEERD	NA CORRECTIE
• Particulieren:	296 (65% van de reacties);	ongeveer 426, dus 94%
• Bedrijven en branche:	162 (35% van de reacties).	ongeveer 30, dus 6%

LET OP: de ongecorrigeerde verhouding particulieren versus bedrijven is vertekend. Veel particulieren hebben als individu gereageerd, maar wel onder vermelding van de naam van hun werkgever. Er zijn ongeveer 30 bedrijven dan wel brancheorganisaties die hebben gereageerd, de overige reacties zijn afkomstig van particulieren (94%).

1. Algemeen beeld van de reacties

- De reacties op de wet zijn vrijwel uitsluitend gericht op de voorgestelde wijziging zoals opgenomen in artikel 18 lid 1 sub C "Nationaliteit kapitein". Deze reacties zijn op 1 inspraakreactie na negatief. De mening dat er geen ruimte moet worden gegeven aan verruiming van de nationaliteitseis van de kapitein en bij voorkeur dat er geen kapiteins van buiten de EU op onder Nederlandse vlag varende schepen zouden moeten worden toegestaan, wordt breed gedeeld.
- De positieve inspraakreactie onderschrijft ook het belang van Nederlandse zeevarenden maar geeft daarbij aan dat de positie van Nederlandse kapiteins en officieren in de juiste context moet worden gezien van de geïnternationaliseerde arbeidsmarkt voor zeevarenden.
- De meest toonaangevende opmerkingen in relatie tot de nationaliteit van de kapitein zijn gericht op de volgende thema's:
 - Werkgelegenheid en doorgroeimogelijkheden zeevarenden;
 - Scholing en kennis van zeevarenden;
 - Veiligheid aan boord;
 - Reputatie en kwaliteit van de Nederlandse zeevaart;
 - Nationaal en politiek kader van de versoepeling nationaliteitseis voor kapitein
- Overige opmerkingen hebben op de afgifte van het monsterboekje, digitalisering van documenten, nautische veiligheid, belasting en fiscaliteit, klassenbureaus en ILT.

2. Hoofdpijnen van de inhoudelijke reacties

In onderstaand overzicht is een algemeen beeld geschetst, aan de hand van citaten uit individuele reacties. Deze reacties geven uitsluitend de mening van de indieners weer.

Werkgelegenheid en doorgroeimogelijkheden zeevarenden

- Nederland moet meer arbeidsplaatsen creëren op zee en aan de wal.
- Reders dienen hun aanwas en natuurlijk verloop in stand te houden d.m.v. opleiding en het aannemen van jonge Nederlandse zeevarenden in plaats van standaard te opteren voor goedkoop niet-EU personeel.
- Het aanpassen van de nationaliteitseis voor de kapitein zal leiden tot nog meer verslechtering van de Nederlandse werkgelegenheid aan boord van Nederlandse schepen, omdat niet-EU zeevarenden een stuk goedkoper zijn.
- Het voorstel dat reders zonder vergunning kunnen varen met niet-Europese kapiteins is een aanval op de Nederlandse werkgelegenheid voor zeevarenden.
- Er is nu al nauwelijks controle of de reder voldoende gezocht heeft naar een Nederlandse of een EU kapitein. Sommige reders adverteren uitsluitend buiten de EU (in Nederland worden in de daartoe beschikbare kanalen überhaupt geen advertenties geplaatst).
- De al geringe toestroom van nieuwe kennis in de vorm van de jonge generatie Nederlandse zeevarenden zal tot stilstand komen omdat de doorgroeimogelijkheden drastisch worden verminderd.

- Als men deze wetwijziging doorvoert ontnemt men de jongere generatie Nederlandse zeevarenden een promotie naar de functie van kapitein.
- De bemanningskosten zijn een minimaal deel van de totale operationele kosten van een schip. Hierop bezuinigen is bezuinigen op Nederlandse werkgelegenheid.
- Het huidige systeem geeft de reders genoeg vrijheid om af te wijken van de nationaliteitseis indien het echt noodzakelijk is, bijvoorbeeld bij ernstige krapte op de arbeidsmarkt.
- Het is helemaal niet prettig om onder een niet-Nederlandse kapitein te moeten dienen op een Nederlands schip. Daarbij komt dat ze later hun eigen landgenoten gaan voortrekken bij promotie.
- De positie van Nederlandse zeevarenden zal nog verder onder druk komen te staan. Dit zal uiteindelijk schade toebrengen aan de gehele Nederlandse maritieme sector, in het bijzonder de haven van Rotterdam. Inzicht en kennis als loods of een bepaalde walfunctie is vaak in de praktijk als zeevarende opgedaan. Die functies willen we op termijn toch ook niet laten verrichten door niet-EU personeel.

Scholing en kennis van zeevarenden

- Als dit plan doorgaat is dat zeer schadelijk voor het nautisch onderwijs, immers wat heeft het voor zin naar de zeevaartschool te gaan als de eindrang (van kapitein) niet behaald kan worden.
- De kwaliteit van het leerproces aan boord gaat erop achteruit (ervaring leert dat de Nederlandse kapitein voor degelijke begeleiding zorgt, dit in tegenstelling tot niet-EU kapiteins).
- Het besluit in Art. 18 lid1 sub C zal een devaluatie zijn van het Nederlandse zeevaart diploma, dit diploma is op deze manier niks meer waard.
- Een verdere versoepeling van de nationaliteitseis zal rampzalig zijn voor het nautische deel van het huidige zeevaartonderwijs.
- Het werkt ontzettend demotiverend voor een Nederlandse stagiair met uitsluitend buitenlandse bemanning aan boord. Resultaat is verloren opleidingskosten en weg potentieel Nederlandse zeevarende als kapitein.

Veiligheid aan boord

- Het is de vraag of versoepeling van de nationaliteitseis voor kapiteins de veiligheid ten goede komt; de snelheid en kwaliteit van het handelen door het gezag in noodsituaties verslechteren.
- De kapiteinsfunctie is te belangrijk om zomaar iedereen te laten doen, kapitein is niet zomaar een managementfunctie.
- De nationaliteits-eis voor kapiteins op Nederlandse vlagschepen dient juist verscherpt te worden, niet versoepeld.
- Kwalitatief steeds lager opgeleid personeel op de schepen zal resulteren in meer scheepsrampen.
- Onder een buitenlandse kapitein (van buiten de EU) werken voelt vaak niet veilig. De ervaring is dat buitenlandse werknemers minder geven om regels en structureel onderhoud. Ook de sociale veiligheid is vaak in het geding.

Reputatie en kwaliteit van de Nederlandse zeevaart

- De Nederlandse vloot heeft nog een goede reputatie wat betreft kwaliteit en kunde, gooi dat niet zomaar te grabbel door de commissie af te schaffen.
- Goedkopere werkrachten leveren minder kwaliteit.
- Meer goedkope krachten toelaten op Nederlandse schepen betekent verlies van identiteit en kwaliteit. Daarnaast zeer demotiverend voor de Nederlandse zeevarenden en potentiële zeevarenden.
- Het toestaan van buitenlandse "goedkopere" kapiteins op de schepen zal uiteindelijk resulteren in een achteruitgang van de kennis, kwaliteit en productiviteit waar Nederland om bekend staat.
- Het valt op dat de loyaliteit naar het schip en bemanning toe veel groter is bij de Nederlandse kapitein dan een buitenlandse kapitein.
- Een buitenlandse bemanning is minder productief, men is minder bereid te denken in oplossingen voor het bedrijf.

Nationaal en politiek kader van de versoepeling nationaliteitseis voor kapiteins

- Dit besluit om buitenlandse kapiteins toe te staan zou niet mogen worden genomen zonder tussenkomst van de Tweede Kamer van het Nederlands parlement, dan wel van de sociale partners.
- Vanuit de politiek is steeds gezegd dat aan de nationaliteitseis inhoudelijk niet zou worden getornd. Deze versoepeling is nooit in het reguliere herzieningstraject aan de stakeholders voorgelegd.
- De voorgestelde wijziging van de nationaliteitseis kan geen onderdeel zijn van het onderhavige wetsvoorstel tot herziening van de bemanningseisen, maar vereist - voor zover een wijziging überhaupt gewenst zou zijn - een afzonderlijk wetsvoorstel.
- Informatie, een (dragende) motivering en belangenafweging voor het wetsvoorstel met betrekking tot de nationaliteitseis ontbreken; het ministerie dient eerst grondig en gedegen onderzoek te doen naar de werking van de huidige nationaliteitseis, het eventuele nut en de noodzaak van een aanpassing, verschillende alternatieven en de effecten daarvan, waarbij alle belangen die worden geraakt en dus niet alleen het redersbelang op de korte termijn zorgvuldig dienen te worden afgewogen.
- Rederijen zouden geen vrije hand moeten krijgen om zomaar een kapitein buiten de EU aan te stellen. Dit omdat het belang van de kwaliteit van het werk en het werkplezier van de werknemers niet altijd voorop staat bij de besluitvorming.
- Op het kleine stukje Nederlands gebied aan boord is de kapitein in feite de vertegenwoordiger van het land die te gast is in een ander land.
- Het is geen reclame wanneer een Nederlands schip bestuurd blijkt te worden door Russen of Chinezen die er misschien een dubbele agenda op nahouden.
- Een groot deel van de vloot wordt bijvoorbeeld al door Russen bemand en zeker in de huidige tijd zou dit moeten worden afgebouwd.